

MEMORANDUM DE CONDICIONES PARA LA EJECUCION DEL FERROCARRIL

TRASANDINO, QUE W.R.GRACE Y CIA. PRESENTAN AL SUPREMO GOBIERNO.

A principios del presente año los acreedores de la Compañía 'Clark's Transandine Railway Co. Limited; informados sin duda de las empresas ferrocarrileras que habíamos llevado a feliz termino, nos pidieron que fijáramos las condiciones bajo las cuales nos encargariamos de la obra del ferrocarril trasandino.

Hemos estudiado por nosotros mismos el proyecto de ferrocarril en construcción; lo hemos hecho estudiar por nuestros propios ingenieros consultores; y estamos persuadidos de que la obra no presenta ni problema alguno insuperable ni dificultades extraordinarias, y de que, una vez obtenidos los recursos necesarios, su ejecución es perfecta y seguramente realizable.

Los trabajos hechos por el empresario hasta aquí no dejan nada que desear, y el sistema adoptado para lograr la perforación de los túneles es espléndido, tanto en la perfecta aplicación de la maquinaria instalada cuanto en la superioridad de ella misma.

Encontramos no solamente completados como treinta kilómetros de línea de Santa Rosa de los Andes al Salto del Soldado, sino además un sistema de turbinas, dynamos y máquinas perforadoras a aire comprimido, y que se ha hecho ya en distintas partes de la línea trabajos de consideración.

Cuatro leyes se han dictado otorgando concesiones para la construcción del Ferrocarril Trasandino.

Fue la primera la del año 1874: caducó sin que diera resultados. La segunda lleva fecha 14 de Marzo de 1887; otorga esta ley un año para comenzar el ferrocarril que debe unir a Santa Rosa de los Andes con Mendoza, debiendo contar aquel año solo después que los planos fuesen aprobados; fija cinco años para ejecutar la obra y autoriza una prórroga de dos años más para concluirarla. Fija, también, como capital, el de cinco millones de pesos de treintiseis peniques, y una tasa de 5% como garantía del Gobierno de Chile sobre dicho capital, garantía que subsistiría por un término de 20 años contados desde la conclusión de la línea y de su completa entrega al tráfico público. Estableció esta ley que se aplicara al servicio de la garantía un 45% del rendimiento

bruto de la empresa. Se celebró entre la Republica Argentina y Chile con fecha 2 de Enero de 1888 un convenio sobre tráfico internacional, a cuya realizacion estaba subordinada la vigencia de la garantia.

Los planos fueron presentados y se dió principio a la obra.

Luego se dictó, el 4 de Febrero de 1893, una tercera ley. La garantia bajó al 4% y el capital fue llevado a un millon doscientas mil libras; se mantuvo afecto a la garantia el 45% de la renta, y se introdujo la clausula, del todo nueva, en cuya virtud la garantia fiscal quedaba suspendida por una interrupcion de tráfico que durase por mas de cuarenta dias.

Promulgóse, finalmente, la ley de 11 de Enero de 1895. El capital quedó fijado en £1,300,000 y la renta que se le garantizaba fue elevada a 4 1/2%. Se redujo al 40% de las entradas brutas la cuota aplicable al pago de la renta garantizada.

Los empresarios no han conseguido, sin embargo, llevar a termino la obra del ferrocarril. En vano los hermanos Clark organizaron la "Clark's Transandine Railway Co., Ltd., y consumieron generosamente en ella sus propios capitales y su crédito. Ni ha bastado el que se haya invertido en la obra cerca de seiscientas mil libras esterlinas, segun nos consta por el examen que hemos hecho de los libros que aquella Compañia lleva en Londres.

No es en la ejecucion de la obra misma donde se han presentado las dificultades, sino en la imposibilidad en que se ha encontrado el concesionario de procurar los fondos necesarios para la obra, debido a las restricciones y limitaciones puestas a la garantia que otorga el Gobierno.

El procedimiento seguido por el concesionario es para nosotros muy claro: solicitaba del Gobierno las modificaciones que juzgaba indispensables, y aunque no las obtenia, hacia esfuerzos para inducir a los capitalistas a aceptar las condiciones fijadas por el Gobierno. El hecho de que se han repetido las exigencias del concesionario y las leyes de concesion lo está demostrando a la evidencia.

Nosotros nos escusaríamos de seguir ese plan; hemos cuidado de ^{ar}perciorarnos de ante mano cuales son las condiciones indispensables que debe tener la garantia del Gobierno para asegurar la real y efectiva ejecucion del ferrocarril mismo. Si las obtenemos, la obra sera hecha

en el minimum del tiempo indispensable; de lo contrario no habrá porque distraer la atencion del Gobierno mas sobre el particular.

Para el caso de obtener la modificacion respectiva en la ley de concesion tenemos hechos todos los arreglos necesarios.

Se ha concertado la reorganizacion de la -

"Clark's Transandine Railway Company, Limited."

de la cual será probablemente presidente nuestro Señor Miguel P. Grace.

Hemos constituido una Compañia constructora con el nombre de -

"Transandine Construction Company."

que dispone de un capital propio y efectivo de £500,000.

Esta Compañia se ha comprometido, una vez que se obtenga las modificaciones en la garantia, a construir y terminar la obra del ferrocarril, recibiendo en pago el producto de los mismos bonos hipotecarios sobre el ferrocarril que el Gobierno garantiza y ademas £500,000 en acciones de la propia Compañia "Clark's Transandine Railway Co. Ltd.

Cuentase por lo tanto para llevar a termino la obra del ferrocarril con una suma de dinero efectiva suficiente sin duda alguna para asegurar que esta vez la obra del ferrocarril sera ejecutada con seguridad absoluta, y nadie dudaria que la comunicacion por ferrocarril de Los Andes a Buenos Aires seria en breve plazo completamente establecida.

Solo depende, por lo tanto, del Supremo Gobierno y del Soberano Congreso el que asi suceda; pues solo falta que se dicte la ley necesaria para que queden establecidas las nuevas condiciones bajo las cuales tienen los capitalistas suscritos los fondos requeridos.

La obra trasandina habrá de traer seguramente, a la riqueza privada y pública de Chile considerables beneficios, y habrá de contribuir con eficacia a su bienestar general. Al formular el proyecto de reforma adjunto, de la ley de 14 de Mayo de 1887, hemos confiado en que el Supremo Gobierno tiene incluido en lugar preferente de su programa la conclusion inmediata de esta via férrea.

Vamos, pues, a esponer las condiciones que nos han fijado los capitalistas para el cumplimiento del compromiso que con nosotros tienen contraido. Estamos completamente seguros de que se aceptacion no envuelve ni llegaria a imponer al Supremo Gobierno riesgo efectivo ni gravamen apreciable, como podra juzgarlo el Supremo

Gobierno de la exposicion que sigue.

Todo capital invertido en obligaciones devenga un interes inmediato, y es regla establecida ya en los mercados europeos que el servicio de las obligaciones emitidas para las obras públicas se haga del producto de las obligaciones mismas durante la construccion de la obra; y mientras ésta esté en aptitud, mediante su propia explotacion, de atender con sus mismas entradas al servicio de las obligaciones que sirvieron para hacerlo.

Tal cosa se ha hecho respecto de los ferrocarriles de los Estados Unidos, del Canada, Méjico, la India y demas paises sud-americanos, y no hay razon para no hacerlo en el caso actual.

Ademas el Gobierno garantiza esta obligacion para un objeto determinado, y al Gobierno corresponde, y no al prestamista, vijilar por la efectiva inversion en la obra misma del dinero prestado y tal es indudablemente la principal seguridad que se ofrece al público que compra los bonos.

No se propone en manera alguna aumentar la responsabilidad del estado. La concesion actual fija el monto del capital en £1,300,000 y la renta o interes que garantiza el Gobierno en 4 1/2%.

Se desea, sin embargo, si es posible, tener el derecho de elevar a £1,450,000 el capital de los bonos, pero bajando en tal caso al 4% su interes.

Esto podra significar para la Compañia mayores facilidades comerciales y menor monto para el estado en cuanto al servicio. Es decir, si se concede a la Compañia este privilegio y encuentra en su interes valerse de ello, el estado garantizara el 4% sobre £1,450,000 que equivale a £58,000 en lugar de 4 1/2% sobre £1,300,000 que equivale a £58,500.

La Compañia sostiene el capital y renta ya fijado: solo pide el privilegio de modificar uno y otro como se ha explicado en el caso de que encuentra en sus intereses hacerlo.

Es igualmente necesario eliminar absolutamente la clausula que suspende la garantia del Estado para el caso de que el tráfico se suspenda por mas de cuarenta dias. Esas interrupciones son posibles pero no son probables, ni menos todavia en la linea trasandina dotada en buena parte de tuneles que resguardan su trayecto con la mayor

Basta, sin embargo, con aquella posibilidad para que el capital se retraiga por no someterse a suspension en el servicio de su renta. El Supremo Gobierno puede en cambio tomar sobre sí la remota contingencia de alguna perturbacion accidental del tráfico, por cuanto tiene la seguridad de que los concesionarios habrán de evitarla a toda costa, y esa seguridad se funda en la clausula que establece que no haya beneficio alguno para los interesados en la empresa, mientras el servicio de los bonos no esté cubierto.

Tampoco seria posible mantener arbitrariamente la reserva de una parte fija de las entradas brutas para que sea aplicada al pago de la garantia. La obra por su naturaleza misma es de construccion costosa, pero será de conservacion barata relativamente a aquel costo. Todo promete, por otra parte, un tráfico importante y un rendimiento cuantioso. Pero no es posible prefijar desde luego en cifras el producto bruto y el producto neto de la empresa.

Nuestros esfuerzos para inducir a los banqueros a aceptar como rendimiento neto siquiera el 30% del producto bruto han sido completamente infructuosos, y nos hemos persuadido de que ellos no aceptarían reserva alguna al respecto; y es por consiguiente menester eliminar completamente esta condicion.

La Empresa constructora no ha podido, por su parte, dar mayor prueba de su propia confianza en el éxito comercial de la via férrea, que la que dá al tomar en pago de sus desembolsos y por sumas muy considerables, acciones de la Compañia concesionaria del ferrocarril.

Asi modificadas favorablemente para los concesionarios las condiciones de la garantia y del permiso, es el caso de esponer las precauciones y seguridades que el Supremo Gobierno habria de adoptar para su propia indemnidad y resguardo en vista de tales modificaciones.

Proponemos que los bonos sean emitidos por una casa bancaria de Londres de primera clase y de la satisfaccion del Supremo Gobierno; y la misma casa retendrá en su poder el total producto de los bonos. No se podrá disponer de los fondos asi depositados, sino para cubrir el interes que los mismo^s bonos devenguen durante la construccion de la obra. Tambien se podrá disponer de ellos para cubrir a la Compañia el costo del trabajo que ella misma hubiere ejecutado y de los materiales que suministrare, pero se requerirá previamente el acuerdo del Supremo Gobierno para que se pueda disponer de los fondos con ese objeto.

Los acreedores de la Empresa han convenido para el caso de que se obtengan las modificaciones necesarias en la ley de concesion dentro cierto plazo de rebajar considerablemente sus creditos, de modo que habra que pagar en Chile £140,000 , en Europa £160,000 y quedara expresamente establecido que la Compania pagara desde luego esos creditos como tambien todos los gastos preliminarés necesarios para la inmediata y rapida prosecucion de los trabajos, los cuales pueden calcularse en otras £100,000. Será asi mismo entendido que estas sumas, aproximadamente de £400,000 no serán reembolsables a la Compania sino despues de terminada la obra y entregada en su totalidad al tráfico público dentro de los plazos establecidos. Aquel total representa, como se vé, un ingente capital propio de la misma Compania que ésta invierte desde luego en el ferrocarril y que ella definitivamente colocado en la obra a manera de garantia para el Supremo Gobierno, sin derecho alguno a reembolsarse de él sino una vez concluida dicha obra y despues de cumplidos asi los elevados propósitos que desde hace ya mas de veinte años se han tenido en mira al autorizarla.

Para los efectos del acuerdo que ha de preceder a todo pago de los trabajos que la Compania fuere ejecutando, se podria establecer que los concesionarios tuvieren derecho, a medida que avanzaren los trabajos, al costo de la obra estimado éste segun el presupuesto, fecha 13 de Agosto de 1890, ascendente á £1,418,625.10. 5 muy cercano, como puede verse al presupuesto de £1,506,111. 9. 6 formado despues de detenido examen, por el ingeniero del Estado Don Enrique Budge.

Si se la creyera preferible, se podria adoptar para el efecto de los pagos referidos, la base de dividir la obra en secciones y de aplicar a cada una de ellas una parte proporcional del producto de los bonos. Como los trabajos habrian de iniciarse y proseguirse simultaneamente en varias secciones, el Supremo Gobierno al autorizar el pago de los fondos correspondientes a cualquiera de ellas, estaria seguro de que la Compania tendria adelantados a la sazón trabajos en otras por valores mucho mas crecidos y que permanecerian insolutos.

Cualquiera de los dos procedimientos indicados será igualmente satisfactorio para la nueva Compania que aceptará con agrado el que mereciere la referencia del Supremo Gobierno.

Al terminar esta exposicion nos será permitido dejar insinuadas las consideraciones que aconsejan su pronto estudio y despacho.

El plazo que los acreedores de la Empresa tienen concedido para llevar a termino la solucion que proponemos y dentro del cual han convenido en hacer las rebajas á que hemos hecho referencia, es un plazo limitado y dentro del cual las nuevas condiciones de la concesion de permiso y de garantia habrán de quedar precisamente acordadas o denegadas.

Análogos son, casi innecesario parece decirlo, los compromisos que los capitalistas tienen contraidos con nosotros.

Es digno de considerarse el deterioro y destruccion que dia a dia menoscaba los trabajos ya verificados la maquinaria y material existente y el valor de los caudales en ellos invertidos.

El proyecto, que, segun el presente memorandum, sería preciso que se aprobara como ley de la República, diria como sigue :-

Artículo I.

Deróganse los artículos 2,3 y 4 de la ley de II de Febrero de 1895.

Artículo 2.

Sustituyense los artículos 6 y 7 de la ley de 14 de Mayo de 1887 que autorizó la construccion y explotacion de una via férrea de un metro de ancho al traves de la Cordillera de los Andes por los siguientes:-

Artículo 6. El Gobierno de Chile autoriza a la 'Clark's Transandine Railway Co. Limited, para emitir sobre el ferrocarril de Santa Rosa de los Andes a la frontera de la República Argentina, bonos de primera hipoteca bien sea por la suma de £1,300,000 con un interes anual de 4 1/2%, o por la suma de £1,450,000 con un interes del 4% anual, a opcion de la Compañia.

El Gobierno de Chile garantiza el referido interes por semestres vencidos en Abril I y Octubre I de cada año, bien sea de 4 1/2% ó de 4%, segun que el monto de la emision fuere de £1,300,000 ó de £1,450,000.

Dicha garantia regirá desde que los bonos sean emitidos, y durará por el término de veinte años contados desde que se entregue al tráfico la linea en toda su extension.

La emision de estos bonos que serán llamados " Bonos del Ferrocarril Trasandino de Chile ", se hara por una casa bancaria, propuesta por la Compañia y aceptada por el Gobierno, quedando a opcion de la Compañia determinar el tiempo y canti-

dades en que los bonos deben ser colocados.

El Ministro de Chile en la Gran Bretaña intervendrá en la emision como representante del Gobierno y con ese caracter refrendará los bonos.

Los banqueros podrán, a solicitud de la Compañia, colocar a mútuo el producto de los bonos sobre valores saneados para evitar pérdida de intereses; pero no podrán de otra manera disponer de los fondos sino para sufragar los intereses que los bonos mismos devenguen durante la construccion de la linea, y para cubrir el costo del trabajo hecho y del material suministrado por la Compañia segun se expresa en el articulo 5 de la presente ley.

La linea férrea se considerará terminada y apta para el tráfico despues que sea inspeccionada por una comision de ingenieros nombrada por el Gobierno, que declare que aquella puede sin ningun peligro, ser entregada al servicio público, y bastar alas necesidades que esta llamada a satisfacer.

Articulo 7. Las tarifas serán fijadas con acuerdo del Presidente de la República, reservando a éste el derecho de fijarlas por sí solo una vez que el producto liquido de la explotacion llegue á un doce por ciento.

Articulo 3.

Los plaxos concedidos para la terminacion del ferrocarril en la ley de 14 de Mayo de 1887 regirán desde la fecha en que el Gobierno apruebe el nombramiento de los banqueros propuestos por la Compañia.

Articulo 4.

Sera necesario el consentimiento del Supremo Gobierno para que los concesionarios puedan introducir cualquiera modificacion en los planos aprobados para la obra de que trata la presente ley.

Articulo 5.

El Gobierno acordará con la Compañia las condiciones bajo las cuales ésta tendrá derecho de percibir el producto de los bonos; y, en resguardo de los intereses fiscales, comunicará a los banqueros emisores los terminos de ese acuerdo para su estricto cumplimiento por parte de ellos.

Articulo 6.

Cubiertos que estén por las entradas de la Empresa los gastos de

explotacion, conservacion y administracion, todo exceso será dedicado hasta la cantidad necesaria á pagar el servicio de los bonos, autorizados por ésta ley , y no se podrá repartir de las entradas de la Empresa beneficio alguno entre los interesados en ella mientras no se haya reintegrado al Gobierno de Chile todo desembolso que por efecto de la garantia hubiere pagado en cualquier tiempo.

Artículo 7.

Mientras la garantia subsista, el Supremo Gobierno tendrá la facultad de inspeccionar las operaciones y la contabilidad de la Empresa.

Artículo 8.

Si por algun evento la Compañia no entregare al tráfico la linea completamente concluida dentro de los plazos establecidos, incluso los dos años de prórroga, el Gobierno podrá hacer suya la parte construida con todos sus accesorios, y dispondrá libremente del producto sobrante de los bonos, sin mas responsabilidad en tal caso que la del capital ó intereses de los mismos bonos.

Segunda Base.

Se divide la obra en cuatro distintas secciones, a saber:
1.ª. Entre San de los Andes y Salto del Solero

MEMORANDUM DE TRES DISTINTAS BASES, UNA DE LAS CUALES EL SUPREMO GOBIERNO PODRÁ ADOPTAR PARA PERMITIR A LA "CLARK'S TRANSANDINE RAILWAY COMPANY, LIMITED. DISPONER DE LOS BONOS HIPOTECARIOS DEL FERROCARRIL O DE SU PRODUCTO.

- Primera Base -

El costo total de la obra con su equipo completo fue presupuestado por el ingeniero en jefe Señor Schatzman el 13 de Agosto de 1890 en £1,418,625.10. 5.

Ese presupuesto fue rectificado despues de detenido estudio por el ingeniero del estado Señor Enrique Budge en Enero 8 de 1892 y el costo fue elevado a £1,506,111. 9. 6.

Para el efecto de este arreglo la Empresa conviene en tomar el presupuesto que arroja menor suma y propone - que una vez comenzada de inmediato la obra, y tanto por el trabajo que la Empresa haga y por el material que suministre en adelante los ingenieros inspectores nombrados por el Gobierno emitiran mensualmente los certificados respectivos, y en vista de esos certificados, y de acuerdo con los precios fijados en el citado presupuesto, el Gobierno permitirá a la Compañia tomar mensualmente del producto neto de los bonos, una suma igual al monto de los certificados.

Para el efecto de este arreglo no se tomará en cuenta el valor de lo que la Compañia ha hecho hasta hoy ni del material y maquinaria existente. Solo lo que la Empresa haga o suministre en adelante, y al terminar la obra la Empresa dispondra del saldo que quede.

Sera de cuenta de la Empresa el interes que los bonos devenguen.

- Segunda Base -

Se divide la obra en cuatro distintas secciones, a saber:-

- 1a Santa Rosa de los Andes a Salto del Soldado
- 2a Salto del Soldado a Guardia Vieja
- 3a Guardia Vieja a la Posada de Juncal
- 4a Posada de Juncal al termino de la linea en la linea divisoria nacional, o sea la cumbre.

Reparada la primera y concluidas las otras secciones la Compañia podrá disponer del producto de bonos por las siguientes cantidades : -

Valor Nominal -

Ia Seccion	£200,000
2a "	£200,000
3a "	£300,000
4a "	£600,000

£1,300,000

proporcionalmente si la emision es de £145,000.

Siendo los intereses que los bonos hubiesen devengado de

cuenta de la Empresa.

- Tercera Base -

Concluida la linea hasta la Posada de Juncal, inclusive la

reparacion de la parte construida de los Andes a Salto de Soldado, la

Compañia dispondra de bonos por valor de la mitad de la emision y termina-

da la seccion Chilena y abierta la linea al tráfico público en toda su

extension de la otra mitad.

Santiago 1 de Diciembre 1896

Tómese razon i comuniquese.